



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR****Cinquième session**

Genève, 3-5 avril 2023

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Programme de travail :**Concepts et processus proposés pour le futur système eCMR****Concepts et processus proposés pour le futur système eCMR
sur la base des débats du Groupe d'experts de la mise
en œuvre de l'eCMR*****Communication du secrétariat et du Groupe d'experts****I. Cadre général**

1. À sa quatrième session, le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR avait examiné le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/1, formulé des observations à son sujet et demandé au secrétariat de le réviser ou d'établir, pour la présente session, un nouveau document sur la base de celui-ci en tenant compte des débats du Groupe. En conséquence, le secrétariat a établi les documents ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3 et ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4. Une fois approuvés, ces concepts et processus sous-tendront l'architecture de haut niveau du futur système eCMR.

2. Le Groupe d'experts est invité à examiner les documents officiels établis pour la présente session.

II. Introduction – historique

3. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) est entrée en vigueur en 1956 et compte actuellement 58 Parties contractantes (février 2021). Tel que le prévoit l'article premier, la Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque les points de départ et de destination sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il s'agit de l'une des rares conventions de la Commission économique pour l'Europe (CEE) qui relève du droit privé plutôt que du droit public.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



4. La Convention CMR établit les conditions contractuelles, le document contractuel (lettre de voiture), ainsi que les limites de la responsabilité du transporteur en cas de perte totale ou partielle de la marchandise ou de retard à la livraison. Elle définit le contenu de la lettre de voiture (également appelée lettre de voiture CMR), qui confirme le contrat de transport.
5. La Convention CMR doit son succès à sa remarquable stabilité et à sa qualité textuelle, qui a fortement influencé les législations tant nationales qu'internationales.
6. La lettre de voiture CMR est assimilable à un passeport permettant aux marchandises de circuler d'un pays à un autre.
7. Si les transporteurs étaient gênés dans leur travail par des incertitudes liées à la responsabilité pour les marchandises en transit et qu'une transaction de transport pouvait donner lieu à un procès potentiellement ruineux, les entrepreneurs seraient très réticents à s'engager dans le secteur des transports et ceux qui le feraient factureraient très cher leurs services afin de couvrir les éventuels frais de justice. Cela reviendrait sans doute à restreindre la libre circulation des marchandises. Or, la Convention CMR, dans laquelle sont énoncées des conditions de transport et de partage des responsabilités précises et qui prévoit une limite supérieure de responsabilité et une procédure de demande d'indemnisation, apporte l'élément de certitude si important pour le bon fonctionnement du transport routier international.
8. Afin de faciliter, d'un point de vue juridique, l'utilisation des lettres de voiture électroniques, le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (eCMR) a été adopté en 2008. De par sa nature, le Protocole eCMR ne vise pas à modifier les dispositions de fond de la CMR, mais offre un cadre juridique supplémentaire pour la dématérialisation de la lettre de voiture.
9. En février 2023, le Protocole eCMR comptait 33 Parties contractantes. Il importe de noter que seules les Parties contractantes à la Convention CMR peuvent devenir Partie au Protocole.
10. Des raisons pratiques expliquent le peu d'intérêt suscité jusqu'à présent par les lettres de voiture électroniques, la principale étant l'absence de spécifications conceptuelles susceptibles d'orienter les principales parties prenantes concernant l'application effective du Protocole eCMR. À cela s'ajoute le très faible nombre de Parties contractantes limitrophes, qui forment ainsi un couloir de transport. Jusqu'à récemment, la France et l'Espagne étaient les seules Parties contractantes limitrophes. À l'heure actuelle, l'utilisation de la lettre de voiture électronique est mise à l'essai dans le cadre de projets pilotes, notamment en France et en Espagne, ainsi que dans les pays du Benelux.
11. La principale différence entre la Convention CMR et le Protocole eCMR est que, alors que la Convention exige des parties qu'elles établissent un document papier contenant des indications devant y figurer à titre obligatoire ou supplémentaire (le cas échéant), le Protocole exige en outre des parties qu'elles conviennent des procédures régissant l'exécution du contrat et de la mise en œuvre desdites procédures (art. 5 du Protocole eCMR) y compris l'authentification (art. 3).
12. L'intention des auteurs du Protocole eCMR n'était pas de modifier la Convention sur des questions juridiques de fond, mais plutôt de la compléter, afin de faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données.
13. Même si, au paragraphe 1 de l'article 5, le Protocole additionnel définit six procédures et les méthodes de leur mise en œuvre dont « les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent [...] pour se conformer aux dispositions du [...] Protocole et de la Convention », aucune indication concrète et spécifique n'est précisée concernant leur mise en œuvre effective, ce qui est susceptible d'entraîner des divergences d'interprétation. Il revient donc à chacune des parties concernées directement (transporteur, expéditeur et destinataire) ou indirectement (parties contractantes, autorités douanières, police, autres autorités) par la mise en œuvre du Protocole additionnel de protéger ses intérêts soit en mettant au point des projets pilotes adaptés à ses besoins, soit en décidant de ne pas devenir Partie contractante au Protocole.

14. À sa quatre-vingt-douzième session (TRANS/SC.1/363, par. 41, décembre 1998), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) était convenu qu'un protocole à la CMR visant à y incorporer l'échange de données informatisé (EDI) était une question complexe qui nécessiterait une analyse complémentaire par des experts de l'EDI, des transports et du droit privé, et avait prié le secrétariat de contacter UNIDROIT, dont le siège est à Rome, afin de connaître son point de vue sur la question.

15. Jacques Putzeys, professeur à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), est le principal auteur du Protocole additionnel eCMR. Débutés en 2000 et effectués sous les auspices du SC.1, les travaux de rédaction se sont achevés en 2008 par la soumission du Protocole aux États, pour signature et ratification.

16. M. Putzeys a ajouté l'article 5 au projet de texte du Protocole en 2006. Cet article porte sur les principaux processus permettant de mettre en service la lettre de voiture électronique. L'article 6 de la version de 2005 du projet de Règles de Rotterdam, intitulé « Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport », a par la suite été intégré en tant qu'article 9 dans le texte final de la Convention, lequel a été soumis aux États pour signature et ratification. En outre, le Protocole eCMR fait expressément mention des parties intéressées à l'exécution du contrat de transport et on y trouve la définition suivante à l'article premier : « "Lettre de voiture électronique" signifie une lettre de voiture émise au moyen d'une communication électronique par le transporteur, l'expéditeur ou toute autre partie intéressée à l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique. ». Cette définition ne concerne donc pas exclusivement le transporteur et l'expéditeur.

17. Dans le domaine routier, les problèmes de nature opérationnelle sont tout à fait différents de ceux rencontrés dans le transport maritime (auquel s'appliquent les Règles de Rotterdam). On dénombre des milliers de transporteurs et les camions traversent des centaines de frontières. Bien qu'il soit généralement admis que le terme « parties » se rapporte uniquement à l'expéditeur et au transporteur, ce qui semble être le cas selon les Règles de Rotterdam, force est de constater qu'il est impossible que des milliers de grandes, moyennes, petites ou très petites entreprises de transport routier basées dans différentes régions se réunissent et s'accordent sur des procédures et des normes communes.

18. Il convient de noter qu'il ne s'agit pas de faire en sorte que la lettre de voiture sur papier devienne un document électronique en créant des normes relatives aux données qui y figurent et en utilisant une technologie de pointe. Ces deux éléments sont, certes, nécessaires pour la lettre de voiture électronique, mais pas indispensables, et concernent plutôt la mise en place d'une solution électronique. L'objectif de la lettre de voiture électronique est qu'elle ait la force probante d'une lettre de voiture, qu'elle permette de déterminer la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il fait valoir ces droits et qu'elle soit acceptée en tant qu'équivalent juridique d'une lettre de voiture CMR sur papier. Il convient de veiller à ce que la Convention CMR s'applique.

III. Description d'ensemble du système eCMR

19. Comme il est indiqué dans l'introduction relative au Protocole eCMR, l'objectif final de l'informatisation de la Convention CMR est de dématérialiser tout le cycle de vie de la lettre de voiture CMR depuis sa distribution, sa délivrance devant tenir compte de l'ensemble des droits et obligations définis dans la Convention CMR et l'objectif ultime étant la suppression définitive du support papier sans pour autant aller à l'encontre de l'esprit de la Convention. Vu cet objectif ambitieux et soucieux de se simplifier la tâche, le SC.1 a décidé de créer officiellement un groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR chargé expressément de décrire et, si possible, de définir d'un commun accord, l'architecture de haut niveau d'un futur système eCMR, y compris la description et, si possible, l'interprétation – convenue par les différentes parties prenantes – de l'article 5 du Protocole additionnel eCMR. D'autres questions tout aussi importantes pour la dématérialisation de la lettre de voiture électronique doivent être traitées et faire l'objet d'un accord, telles que l'authentification, la reconnaissance mutuelle, le stockage des données et la validation des solutions électroniques.

20. Le processus d'informatisation sera axé sur la définition de concepts et de spécifications fonctionnelles et techniques qui seront approuvés et adoptés par les organes intergouvernementaux de la CEE (Groupe de travail des transports routiers, Comité des transports intérieurs), afin que les parties intéressées par la mise en place d'une solution électronique pour la production de lettres de voiture électroniques puissent le faire d'une manière qui soit durable et harmonisée au niveau international, et mutuellement reconnue par toutes les Parties contractantes à la Convention CMR et au Protocole additionnel.

21. Les entités qui établissent des lettres de voiture électroniques – expéditeurs, transporteurs et, le cas échéant, destinataires – pourront utiliser toute plateforme ou solution électronique validée pour créer une lettre de voiture électronique. L'application des normes du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) relatives aux données, telles que révisées par le Groupe d'experts, garantirait l'interopérabilité de toutes les solutions électroniques. Ces solutions électroniques, qui seront conformes aux spécifications convenues au niveau de la CEE, seront capables de fournir tous les services électroniques requis pour les lettres de voiture électroniques, en tenant compte de tous les besoins, droits, obligations et procédures définis dans la Convention CMR, ce qui permettrait à la lettre de voiture électronique d'être reconnue comme l'équivalent juridique de la lettre de voiture sur papier.

A. Utilisateurs et rôles

22. Les tâches et les obligations incombant aux utilisateurs, ainsi que leurs rôles sont définis dans la présente section.

1. Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à créer des données et à les modifier, y compris à saisir des commentaires, à joindre des documents et à stocker des données

23. Les utilisateurs des solutions eCMR sont divisés en deux catégories :

- Le premier groupe d'utilisateurs est autorisé à créer une lettre de voiture électronique, à en modifier les données conformément aux dispositions de la Convention CMR ainsi qu'à saisir des commentaires dans les différentes sections de la lettre de voiture électronique, conformément aux dispositions de la Convention. Ces utilisateurs sont les expéditeurs, les transporteurs et les destinataires ;
- Les utilisateurs du second groupe sont uniquement autorisés à lire, sur demande, les données d'une lettre de voiture électronique particulière dans l'exercice de leurs fonctions officielles et à saisir des commentaires dans un champ de texte précis créé à leur intention dans ladite lettre. Il s'agit des autorités publiques, telles que les autorités douanières, la police ou les garde-frontières, les tribunaux et les compagnies d'assurance.

a. Expéditeur

24. L'expéditeur est l'une des parties prenantes autorisée à établir un contrat CMR au moyen d'une lettre de voiture électronique. À ce titre, il a le droit d'accéder aux données eCMR qui le concernent, indépendamment de la solution informatique grâce à laquelle ces données ont été générées/restaurées (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.), ainsi qu'à tous les services liés à la lettre de voiture qui le concerne.

25. Conformément aux dispositions de la Convention CMR, l'accès aux données est classé comme suit :

- Accès pour **créer** une lettre de voiture lorsque l'expéditeur est à l'origine de l'établissement de la lettre de voiture électronique ;

- La personne qui établit la lettre de voiture a le droit/l'obligation :
 - D'établir plusieurs lettres de voiture lorsque la marchandise doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts (Convention CMR, art. 5, par. 2) ;
 - D'effectuer un transport intermodal et de le déclarer comme tel dans la lettre de voiture pour autant que le véhicule contenant les marchandises soit transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours et qu'il n'y ait pas de rupture de charge (Convention CMR, art. 2, par. 1) ;
 - D'utiliser 18 indications énumérées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de la Convention CMR et de porter sur la lettre de voiture électronique toute autre indication qu'il juge utile (art. 6, par. 3) ;
 - De déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux pour lesquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :
 - Emploi de véhicules ouverts et non bâchés ;
 - Absence ou défectuosité de l'emballage ;
 - Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
 - Nature de certaines marchandises ;
 - Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
 - Transport d'animaux vivants ;
 - De déclarer l'heure/la date prévue de la livraison. Le retard à la livraison est défini à l'article 19. Le système devrait générer automatiquement une notification de « retard à la livraison » à toutes les parties concernées lorsque la date de livraison prévue est dépassée et a) aucun processus de livraison tel que décrit ci-après n'a été activé dans le système et b) aucune mesure n'a été prise, y compris la saisie de commentaires concernant un éventuel retard et la modification de la date de livraison ;
 - D'être notifié que la marchandise est considérée comme perdue (art. 20, par. 1 à 4) :
 - Lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai convenu – date de livraison – ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les 60 jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur, le système devrait automatiquement déclarer la marchandise comme étant perdue et en informer toutes les parties ;
 - Sur la base de cette notification, l'ayant droit peut déposer une réclamation (application de l'article 27, par. 1, et de l'article 32, par. 2) ;
 - Au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité, si la marchandise est retrouvée, le transporteur devrait en informer l'ayant droit au moyen du système ;
 - Dans les 30 jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances. Il devrait faire cette demande dans le système après réception de l'avis ;
 - Le transporteur dispose de la marchandise si aucune des conditions susmentionnées n'est satisfaite ;
 - De déclarer toute marchandise dangereuse au transporteur (art. 22) ;
 - De déclarer dans la lettre de voiture électronique, contre paiement d'un supplément de prix à convenir (art. 24), une valeur pour la marchandise excédant la limite mentionnée à l'article 23/dans le Protocole additionnel à la Convention ;

- De déclarer dans la lettre de voiture électronique, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant fixé d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu (art. 26, par. 1) ;
- Accès pour **modifier** des données lorsque :
 - L'expéditeur est celui qui a amorcé l'établissement de la lettre de voiture électronique, mais qu'il est nécessaire d'apporter d'autres modifications aux données (art. 6 de la Convention CMR) avant de finaliser la lettre de voiture en ligne, en acceptant ainsi la responsabilité de l'expéditeur (art. 7 de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur n'est pas celui qui a amorcé l'établissement de la lettre de voiture électronique, mais qu'il est nécessaire de modifier les indications (art. 6 de la Convention CMR) fournies par le transporteur avant de finaliser la lettre de voiture en ligne, en acceptant ainsi la responsabilité de l'expéditeur (art. 7 de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1, de la Convention CMR) ; pendant le transport, l'expéditeur a le droit d'arrêter le transport de la marchandise, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer à un destinataire différent. Une notification devrait être adressée au transporteur pour ces nouvelles instructions ;
 - L'expéditeur devrait avoir la possibilité de transférer (modifier) le droit de disposer de la marchandise au destinataire (art. 12, par. 2, de la Convention CMR), puisqu'il n'y a pas de deuxième exemplaire de la lettre de voiture comme le stipule la Convention CMR. Une notification devrait être envoyée au transporteur et au destinataire lorsque l'expéditeur « transfère » son droit de disposer de la marchandise ;
- Accès pour **saisir des commentaires** lorsque :
 - Le transporteur a formulé des réserves lors de la prise en charge de la marchandise, soit quant à l'exactitude des mentions de la lettre de voiture, soit sur l'état apparent de la marchandise, et l'expéditeur devrait accepter ou refuser ces réserves (art. 8, par. 2, de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur exige que le transporteur vérifie le poids brut de la marchandise/la quantité ou le contenu des colis ;
 - L'expéditeur joint des documents d'accompagnement et demande que des commentaires soient communiqués à leur sujet (art. 11 de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1, de la Convention CMR) ; lorsqu'il modifie les données pertinentes dans la lettre de voiture électronique, l'expéditeur pourrait être en mesure de communiquer d'autres commentaires/instructions au transporteur. Une notification devrait être envoyée au transporteur pour ces nouvelles instructions ;
 - S'il le souhaite, l'expéditeur pourrait, lors de l'établissement de la lettre de voiture électronique, inscrire qu'il transfère le droit de disposer de la marchandise au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12, par. 3, de la Convention CMR), étant entendu que les conditions de l'article 12, par. 5, de la Convention s'appliquent au droit de disposer de la marchandise ;
 - Le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et demande des instructions (art. 14, par. 1, de la Convention CMR), l'expéditeur devrait recevoir une notification ;
 - Si le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et n'a pas reçu de nouvelles instructions dans un délai raisonnable, le transporteur prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer

de la marchandise (art. 14, par. 2, de la Convention CMR). L'expéditeur devrait cependant recevoir une notification du transporteur concernant ces démarches ;

- Le transporteur est arrivé au lieu de livraison, mais il se présente des empêchements à la livraison. Le transporteur devrait demander des instructions à l'expéditeur (art. 15, par. 1, de la Convention CMR). L'expéditeur devrait recevoir une notification et être en mesure de fournir de nouvelles instructions ;
- Si le destinataire refuse la marchandise – une notification devrait être adressée à l'expéditeur et au transporteur, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci (art. 15, par. 1, de la Convention CMR) ;
- Accès pour **joindre** les documents d'accompagnement lorsque :
 - En vue de l'accomplissement des formalités de douane ou autres, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture électronique les documents nécessaires (art. 11 de la Convention CMR) ;
 - Il convient de prévoir que les futures applications eCMR offriront la possibilité de joindre, au moins, les documents d'accompagnement à la lettre de voiture électronique en format pdf ou Jpeg ou dans tout autre format qui sera alors approprié. Si les interconnexions avec d'autres systèmes qui génèrent des documents d'accompagnement sont possibles, elles devraient être autorisées et les données figurant dans ces documents pourraient également être envoyées au moyen de messages électroniques ;
- Accès pour **stocker** les données des lettres de voiture électroniques établies lorsque l'expéditeur est expressément mentionné en tant qu'« expéditeur » (art. 5 de la Convention CMR).

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour l'expéditeur</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications au transporteur</i>
1	Établir une lettre de voiture électronique contenant les 18 indications et toute autre indication qu'ils souhaitent y voir figurer	✓				✓	✓
1a	Établir plusieurs lettres de voiture électroniques pour une seule marchandise, si nécessaire (art. 5, par. 2)	✓				✓	
1b	Déclarer la nature intermodale du transport – y compris le moyen de transport / l'itinéraire, si souhaité – (art. 2, par. 1)	✓				✓	
1c	Déclarer un risque particulier, y compris les six cas mentionnés dans la Convention CMR (art. 18)	✓				✓	
1d	Retard de livraison – la 1 ^{ère} indication est la date. Le système inclut automatiquement la durée (art. 19).			✓	✓	✓	✓
1e	Perte de la marchandise (art. 20)			✓	✓	✓	✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour l'expéditeur</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications au transporteur</i>
1f	Déclarer une marchandise dangereuse (art. 22)	✓				✓	
1g	Déclarer un supplément de prix (art. 24)	✓				✓	
1h	Déclarer le montant d'un intérêt spécial à la livraison (art. 26)	✓				✓	
1i	Finaliser l'établissement de la lettre de voiture électronique en ligne	✓			✓	✓	✓
2	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque l'expéditeur est à l'origine de son établissement		✓			✓	✓
3	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque l'expéditeur n'est pas à l'origine de son établissement		✓			✓	✓
4	Disposer de la marchandise pendant l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4a	Disposer de la marchandise pendant le transport (art. 12)		✓	✓	✓		✓
4b	Disposer de la marchandise même lorsque la preuve de la livraison est en cours d'établissement / ou à la demande du destinataire		✓	✓	✓		✓
4c	Communiquer des instructions au transporteur concernant le droit de disposer de la marchandise			✓	✓		✓
5	Accepter ou refuser les réserves formulées par le transporteur			✓	✓		✓
6	Demander au transporteur de vérifier le poids brut de la marchandise et la quantité et le contenu des colis	✓		✓	✓		✓
7	Joindre les documents d'accompagnement / saisir des commentaires			✓	✓		✓
8	Donner des instructions au transporteur lorsque celui-ci ne peut pas exécuter le contrat (art. 14)			✓	✓		✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour l'expéditeur</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications au transporteur</i>
8a	Donner des instructions au transporteur lorsque celui-ci ne peut pas livrer la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
8b	Donner des instructions au transporteur lorsque le destinataire refuse la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
9	Stocker les données / les lettres de voiture électroniques					✓	

b) **Transporteur – Transporteurs successifs – Transitaire – Sous-traitants**

26. La Convention CMR ne fait mention que des transporteurs et des transporteurs successifs. Cependant, de toute évidence, l'utilisateur du futur système eCMR ayant le statut de transporteur pourra être toute personne qui coordonne et fournit des services de transport routier et qui applique donc aujourd'hui les dispositions de la Convention.

27. Les transitaires et les sous-traitants devraient donc être considérés comme des transporteurs dans le futur système, étant entendu que leur qualité de transitaire et sous-traitant doit être précisée, car elle est associée à des responsabilités différentes. Le rôle des sous-traitants, notamment dans la logistique et le transport intermodal d'aujourd'hui, devrait être pris en considération. En effet, les sous-traitants peuvent également être l'expéditeur dans certains cas et pourraient donc également jouer le rôle de destinataire/transporteur dans un futur système eCMR.

i) *Transporteur*

28. Le transporteur est l'une des parties prenantes responsables de l'établissement d'une lettre de voiture électronique. À ce titre, il a le droit d'accéder aux données eCMR qui le concernent, indépendamment de la solution informatique grâce à laquelle ces données ont été générées/restaurées (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.), ainsi qu'à tous les services liés à la lettre de voiture électronique qui le concerne.

29. En vertu de la Convention CMR, l'accès aux données est classé comme suit :

- Accès pour **créer** une lettre de voiture lorsque le transporteur est à l'origine de l'établissement de la lettre de voiture électronique :
 - La personne qui établit la lettre de voiture a le droit/l'obligation :
 - D'établir plusieurs lettres de voiture lorsque la marchandise doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts (Convention CMR, art. 5, par. 2) ;
 - D'effectuer un transport intermodal et de le déclarer comme tel dans la lettre de voiture pour autant que le véhicule contenant les marchandises soit transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours et qu'il n'y ait pas de rupture de charge (Convention CMR, art. 2, par. 1) ;
 - D'utiliser les 18 indications énumérées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de la Convention CMR et de porter sur la lettre de voiture électronique toute autre indication qu'il juge utile (par. 3) ;

- De déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux pour lesquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :
- Emploi de véhicules ouverts et non bâchés ;
- Absence ou défectuosité de l'emballage ;
- Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- Nature de certaines marchandises ;
- Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
- Transport d'animaux vivants ;
- De déclarer l'heure/la date prévue de la livraison. Le délai de livraison est défini à l'article 19. Le système devrait générer automatiquement une notification de « retard à la livraison » à toutes les parties concernées lorsque la date de livraison prévue est dépassée et a) aucun processus de livraison tel que décrit ci-après n'a été activé dans le système et b) aucune mesure n'a été prise, y compris la saisie de commentaires sur un éventuel retard et la modification de la date de livraison ;
- D'être notifié que la marchandise est considérée comme perdue (art. 20, par. 1 à 4) ;
- Lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai convenu – date de livraison – ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les 60 jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur, le système devrait automatiquement déclarer la marchandise comme étant perdue et en informer toutes les parties ;
- Sur la base de cette notification, l'ayant droit peut déposer une réclamation ;
- Au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité, si la marchandise est retrouvée, le transporteur devrait en informer l'ayant droit au moyen du système ;
- Dans les 30 jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances. L'ayant droit devrait faire cette demande dans le système après réception de l'avis ;
- Le transporteur dispose de la marchandise si aucune des conditions susmentionnées n'est satisfaite ;
- Accès pour **modifier** des données lorsque :
 - L'expéditeur est celui qui a amorcé l'établissement de la lettre de voiture électronique, mais qu'il est nécessaire d'apporter d'autres modifications aux données (art. 6 de la Convention CMR) avant de finaliser la lettre de voiture en ligne, en acceptant ainsi la responsabilité de l'expéditeur (art. 7 de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur n'est pas celui qui a amorcé l'établissement de la lettre de voiture électronique, mais qu'il est nécessaire d'apporter d'autres modifications aux indications (art. 6 de la Convention CMR) fournies par le transporteur avant de finaliser la lettre de voiture en ligne, en acceptant ainsi la responsabilité de cet expéditeur (art. 7 de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1, de la Convention CMR) ; pendant le transport, l'expéditeur a le droit d'arrêter le transport de la marchandise, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer à un destinataire différent. Une notification devrait être envoyée au transporteur pour ces nouvelles instructions ;

- L'expéditeur devrait avoir la possibilité de transférer (modifier) le droit de disposer de la marchandise au destinataire (art. 12, par. 2, de la Convention CMR), puisqu'il n'y a pas de deuxième exemplaire de la lettre de voiture comme le stipule la Convention CMR. Une notification devrait être envoyée au transporteur et au destinataire lorsque l'expéditeur « transfère » son droit de disposer de la marchandise ;
- Accès pour **saisir des commentaires** lorsque :
 - Le transporteur a le droit de formuler des réserves lors de la prise en charge de la marchandise, soit quant à l'exactitude des mentions de la lettre de voiture, soit sur l'état apparent de la marchandise, et que l'expéditeur doit accepter ou refuser ces réserves (art. 8, par. 2, de la Convention CMR). Le transporteur devrait pouvoir télécharger des photos ou des vidéos relatives à ces réserves, pour les motiver ;
 - L'expéditeur demande au transporteur de vérifier le poids brut de la marchandise / la quantité / le contenu des colis (art. 8, par. 3). Le transporteur a toutefois le droit de facturer ces vérifications et d'insérer les résultats dans la lettre de voiture électronique ;
 - L'expéditeur joint des documents d'accompagnement et demande que des commentaires soient communiqués à leur sujet (art. 11 de la Convention CMR). Le transporteur devrait avoir le droit de formuler des observations et des remarques concernant ces documents d'accompagnement. Une notification devrait être envoyée à l'expéditeur lorsque le transporteur formule des commentaires (art. 11, par. 2, de la Convention CMR) ;
 - L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1, de la Convention CMR), en modifiant les données pertinentes dans la lettre de voiture électronique, l'expéditeur pourrait communiquer d'autres commentaires/instructions au transporteur. Une notification devrait être envoyée au transporteur pour ces nouvelles instructions. Le transporteur devrait pouvoir demander des précisions concernant ces instructions ;
 - L'expéditeur, s'il le souhaite, peut inscrire, lors de l'établissement de la lettre de voiture électronique, le fait qu'il transfère le droit de disposer de la marchandise au destinataire à partir du moment où la lettre de voiture électronique est établie (art. 12, par. 3, de la Convention CMR), il convient de noter que les conditions définies au paragraphe 5 de l'article 12 de la Convention CMR s'appliquent au droit de disposer de la marchandise ;
- Le droit de disposer de la marchandise est essentiel à l'application efficace de la Convention. Le transporteur devrait toujours savoir exactement qui, à tout moment du transport, a le droit de disposer de la marchandise et de qui il devrait donc recevoir des instructions. Le système devrait être doté d'une fonction « droit de disposer de la marchandise » qui permette d'indiquer clairement quel utilisateur dispose de ce droit. Si l'un des cas ci-dessus s'applique, le système transfère automatiquement le droit à l'autre utilisateur (art. 12, par. 5, de la Convention CMR) :
 - Le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et demande des instructions (art. 14, par. 1, de la Convention CMR), l'expéditeur devrait recevoir une notification, le transporteur et l'expéditeur devraient être en mesure d'échanger des informations sur cette question par voie électronique ;
 - Le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et n'a pu obtenir en temps utile de nouvelles instructions, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise (art. 14, par. 2, de la Convention CMR). L'expéditeur devrait cependant recevoir une notification du transporteur concernant ces mesures ;
 - Le transporteur est arrivé au lieu de livraison, mais il se présente des empêchements à la livraison. Le transporteur devrait demander des instructions

à l'expéditeur (art. 15, par. 1, de la Convention CMR). L'expéditeur devrait recevoir une notification et pouvoir fournir de nouvelles instructions ;

- Si le destinataire refuse la marchandise – une notification devrait être adressée à l'expéditeur et au transporteur – l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci (art. 15, par. 1, de la Convention CMR) ;
- Dans le cas qui précède, le transporteur (art. 16, par. 2, de la Convention CMR) a le droit de décharger la marchandise, d'en assumer la garde ou de la confier à un tiers. Dans tous les cas, le transporteur devrait envoyer une notification à l'expéditeur, au moyen du système, pour l'informer de sa décision ;
- Le transporteur peut procéder à la vente de la marchandise (marchandise périssable, frais de garde, expiration d'un délai raisonnable, art. 16, par. 3, de la Convention CMR). Dans tous les cas, le transporteur devrait envoyer à l'expéditeur une notification l'informant de sa décision, au moyen du système ;
- Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle de la marchandise ou de l'avarie (art. 17, par. 1, de la Convention CMR). Dans ces cas, il devrait envoyer une notification à l'expéditeur pour expliquer ce qui s'est passé ;
- Accès pour **joindre** les documents d'accompagnement lorsque :
 - En vue de l'accomplissement des formalités de douane ou autres, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture électronique les documents nécessaires (art. 11 de la Convention CMR) ;
- Accès pour **stocker** les données des lettres de voiture électroniques établies lorsque le transporteur est expressément mentionné en tant qu'« expéditeur » (art. 5 de la Convention CMR).

ii) *Transporteurs successifs*

30. Le transporteur devrait pouvoir ajouter les transporteurs successifs dans la lettre de voiture électronique. Il devrait pouvoir ajouter autant de transporteurs successifs que nécessaire et préciser, pour chaque partie du transport, le transporteur successif responsable. Pour des raisons de responsabilité, les transporteurs successifs devraient pouvoir confirmer, au moyen du système, qu'ils sont responsables de parties particulières du transport et formuler en conséquence des commentaires et des réserves et apporter des modifications aux données de la lettre de voiture électronique.

31. Conformément à la Convention CMR (art. 34), le deuxième transporteur et chacun des transporteurs suivants peuvent, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture originale devenir parties au contrat de transport, aux conditions de la lettre de voiture. Par conséquent, les transporteurs successifs devraient respecter les mêmes règles et conditions que les transporteurs en ce qui concerne l'authentification et la reconnaissance électronique (par exemple, signatures électroniques). Au moyen du système, les transporteurs successifs devraient pouvoir :

- Disposer des mêmes droits de modification de la lettre de voiture électronique que le transporteur pendant la période où ils prennent en charge le transport de la marchandise ;
- Disposer des mêmes droits de saisir des commentaires dans la lettre de voiture électronique que le transporteur pendant la période où ils prennent en charge le transport de la marchandise ;

iii) *Transitaire*

32. Lorsqu'un transitaire négocie, puis signe un contrat de transport à ses frais et en son nom, y compris une commission de service « tout compris », il devrait être considéré comme un prestataire de services contractuel (un « transporteur ») avec tout ce que cela implique au regard de la CMR ou de toute autre convention relative au mode de transport concerné.

33. Ce transitaire (et tout autre prestataire de transport) est autorisé à sous-traiter le champ d'application de son contrat à une ou plusieurs autres parties, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'accord de l'autre partie au contrat de transport initial. Dans ce cas, le transitaire (ou tout autre prestataire de transport) continue d'être responsable comme s'il exécutait lui-même le contrat. Le « prestataire de transport exécutant » est alors également responsable de toute avarie ou retard, mais envers son transitaire principal (ou tout autre prestataire de transport). Le prestataire exécutant a les mêmes droits mais aussi les mêmes obligations que ceux mentionnés dans la Convention CMR.

34. Le transitaire contractuel ne peut transmettre à son sous-traitant les conditions spéciales mentionnées dans le contrat de transport initial que si celui-ci les accepte expressément. En cas de litige, le transitaire et ses sous-traitants sont responsables de manière conjointe et égale d'une perte ou d'une avarie.

35. En tant que prestataire de services, le transitaire délivre au client ou signe une lettre de transport CMR en sa qualité de transitaire. Pour le sous-traitant, un bon de transport ou toute autre preuve écrite d'un contrat de sous-traitance devrait suffire (ici, la preuve juridique et complète de l'expédition n'est pas fournie = le prestataire de transport exécutant peut ou non signer la lettre de transport CMR « originale » « au nom » de son transitaire principal, et un avis d'expédition – quel qu'il soit – n'est pas accepté comme document juridique en cas de réclamation pour dommage ou perte). Dans tous les cas, l'option d'une « sous-lettre de transport CMR » a été refusée à cet égard, en raison, encore une fois, de l'architecture imparfaite du droit interne.

iv) Sous-traitants

36. Les transporteurs sous-traitants ne sont pas parties à la même lettre de voiture. Il existe donc plusieurs contrats : une lettre de voiture entre le mandant et le transporteur prestataire, et un contrat de sous-traitance entre le transporteur prestataire et le transporteur sous-traitant. Une nouvelle lettre de voiture peut éventuellement être établie pour chaque transporteur sous-traitant, dans laquelle ledit transporteur est inscrit comme expéditeur. Le transporteur sous-traitant n'est responsable qu'à l'égard du transporteur initial, lequel est responsable, à l'égard de l'expéditeur et du destinataire, des actes et omissions des autres parties auxquelles il peut faire appel pour l'opération de transport (y compris les transporteurs sous-traitants).

37. Quelle est la différence entre un transporteur successif et un transporteur sous-traitant ?

38. À première vue, le rôle d'un transporteur successif et d'un transporteur sous-traitant est semblable : l'un et l'autre exécutent une partie du transport routier. Il convient de noter que la Cour suprême du Royaume des Pays-Bas, dans une décision récente, a estimé que les conditions nécessaires pour être considéré comme un transporteur successif en vertu de l'article 34 de la Convention CMR sont également remplies dans le cas où le transporteur principal (et d'autres transporteurs) ne sont que des transporteurs contractuels et n'ont en réalité pas accompli eux-mêmes une partie du transport.

39. La différence réside donc dans la responsabilité de chacun à l'égard de ses partenaires : Les transporteurs successifs sont parties à un seul et même contrat de transport. Chaque transporteur est entièrement responsable de l'exécution du transport vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire. Le transport est effectué avec une seule lettre de voiture CMR, qui couvre l'ensemble du transport et dans laquelle les transporteurs successifs inscrivent leurs noms et adresses (voir également la question 11). Les transporteurs sous-traitants ne sont pas parties au même contrat de transport. Il existe donc plusieurs contrats : un contrat de transport entre le mandant et le transporteur prestataire, et un contrat de sous-traitance entre le transporteur prestataire et le transporteur sous-traitant. Une nouvelle lettre de voiture doit être établie pour chaque transporteur sous-traitant, dans laquelle ledit transporteur est inscrit comme expéditeur. Le transporteur sous-traitant n'est responsable qu'à l'égard du transporteur initial, lequel est responsable, à l'égard de l'expéditeur et du destinataire, des actes et omissions des autres parties auxquelles il peut faire appel pour l'opération de transport (y compris les transporteurs sous-traitants).

40. D'après les débats, dans la pratique, le transitaire reçoit une commande d'un client et donne ensuite un ordre à un transporteur, lequel peut également, dans le cadre d'une pratique assez répandue, transmettre la commande à un autre, et ainsi de suite. Tous seraient considérés comme des transporteurs ou des transporteurs successifs et donc responsables. Dans la pratique, personne ne remplit la case du transporteur successif et seule l'entreprise de transport appose son cachet et sa signature sur le contrat de transport.

41. Exemple de sous-traitant auquel il serait probablement fait appel régulièrement : L'entreprise reçoit une commande d'une autre entreprise pour transporter une marchandise de l'Espagne au Kazakhstan. Dans ce cas, l'entreprise devrait établir deux contrats distincts : en règle générale, le premier porterait sur le tronçon allant du point de collecte en Espagne à un dépôt de transit situé probablement dans les pays baltes, le second, sur le tronçon allant du point de collecte dans les pays baltes jusqu'à la destination finale au Kazakhstan. Chaque contrat CMR serait un contrat distinct conclu avec un transporteur complètement différent, chaque transporteur étant seulement responsable de sa propre transaction CMR. Ni l'un ni l'autre ne serait partie au contrat pour l'ensemble du transport, et donc, dans ce cas, il semble que les sous-traitants devraient être pris en compte (voir ci-joint 2 contrats CMR pour le même envoi).

42. En fin de compte, c'est le transitaire qui est responsable, soit en tant que transporteur, soit parce qu'il désigne le transporteur adéquat.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur</i>
1	Établir une lettre de voiture électronique contenant les 10 indications et toute autre indication qu'ils souhaitent y voir figurer	✓				✓	✓
1a	Choisir le type de transporteur : a) transporteur, b) transporteur successif, c) transitaire, d) sous-traitant	✓		✓			✓
1 ai	Ajouter des transporteurs successifs dans le même dossier de lettre de voiture électronique	✓	✓				✓
1 aii	Créer une lettre de voiture électronique supplémentaire pour le même transport/la même marchandise à l'intention des sous-traitants/transitaires.	✓		✓		✓	✓
1b	Établir plusieurs lettres de voiture électroniques pour une même marchandise, si nécessaire (art. 5, par. 2)	✓				✓	
1c	Déclarer la nature intermodale du transport – y compris le moyen de transport / l'itinéraire si souhaité – (art. 2, par. 1)	✓				✓	
1d	Déclarer un risque particulier, y compris les six cas mentionnés dans la Convention CMR (art. 18)	✓				✓	

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur</i>
1e	Retard de livraison – la 1 ^{ère} indication est la date. Le système inclut automatiquement la durée (art. 19).			✓	✓	✓	✓
1f	Perte de la marchandise (art. 20)			✓	✓	✓	✓
1g	Déclarer une marchandise dangereuse (art. 22)	✓				✓	
1h	Déclarer un supplément de prix (art. 24)	✓				✓	
1i	Déclarer le montant d'un intérêt spécial à la livraison (art. 26)	✓				✓	
1k	Finaliser l'établissement de la lettre de voiture électronique en ligne	✓			✓	✓	✓
2	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le transporteur est à l'origine de son établissement		✓			✓	✓
3	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le transporteur n'est pas à l'origine de son établissement		✓			✓	✓
4	Disposer de la marchandise pendant l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12)			✓	✓	✓	✓
4a	Disposer de la marchandise pendant le transport (art. 12)			✓	✓		✓
4b	Disposer de la marchandise même lorsque la preuve de la livraison est en cours d'établissement/ ou à la demande du destinataire			✓	✓		✓
4c	Communiquer des instructions au transporteur concernant le droit de disposer de la marchandise			✓	✓		✓
5	Formuler des réserves à la réception de la marchandise			✓	✓		✓
6	Réceptionner la demande de l'expéditeur concernant la vérification du poids brut de la marchandise et de la quantité et du contenu des colis			✓	✓		✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur</i>
7	Joindre les documents d'accompagnement / saisir des commentaires			✓	✓		✓
8	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas exécuter le contrat (art. 14)			✓	✓		✓
8a	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas livrer la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
8b	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le destinataire refuse la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
9	Droit du transporteur à décharger la marchandise / à la confier à un tiers lorsqu'aucune instruction n'a été reçue (art. 16)			✓	✓	✓	✓
9a	Droit du transporteur de procéder à la vente de la marchandise (art. 16)			✓	✓	✓	✓
9b	Perte totale de la marchandise (art. 17) parallèlement à l'étape 1e						
9	Stocker les données / les lettres de voiture électroniques					✓	
10	Procédure de secours			✓	✓	✓	✓

c) Destinataire – Réceptionnaire

43. En tant que réceptionnaire de la marchandise, le destinataire a certains droits et obligations en vertu de la Convention CMR. Il devrait être informé (adresse électronique/téléphone portable) qu'il a été désigné en tant que destinataire/réceptionnaire au moment de l'établissement d'une lettre de voiture électronique.

44. Les destinataires devraient avoir accès aux données indépendamment de la solution informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.).

45. Conformément à la Convention CMR, l'accès aux données est classé comme suit :

- Accès à la **lecture** d'une lettre de voiture électronique lorsque le transporteur/l'expéditeur en a amorcé l'établissement en déclarant un destinataire donné et seulement si le transporteur/l'expéditeur accepte que le destinataire ait accès en lecture seule à la lettre de voiture électronique ;
- Accès pour **modifier** des données lorsque :
 - Le destinataire a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 3) et souhaite donner l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne. Le destinataire devient alors l'expéditeur et l'autre personne devient le

destinataire. Le destinataire devrait pouvoir déclarer un nouveau destinataire dans le système. Le droit de disposition s'applique comme dans les cas décrits pour l'expéditeur/le destinataire ;

- Accès pour **saisir des commentaires** lorsque :
 - L'expéditeur, s'il le souhaite, pourrait, lors de l'établissement de la lettre de voiture électronique, introduire une mention selon laquelle il transfère le droit de disposer de la marchandise au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12, par. 3, de la Convention CMR). Il convient de noter que les conditions du paragraphe 5 de l'article 12 de la Convention CMR devraient s'appliquer au droit de disposer des marchandises, le destinataire devrait recevoir une notification et être en mesure de saisir des commentaires si nécessaire ou de modifier les données (nouveau destinataire) comme indiqué ci-avant ;
 - Le destinataire a le droit de refuser la marchandise et de saisir des commentaires en conséquence si l'accès en lecture seule aux données de la lettre de voiture électronique a été accordé – une notification devrait être envoyée à l'expéditeur et au transporteur, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 15, par. 1, de la Convention CMR) ;
 - Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur (art. 15, par. 2, de la Convention CMR). Le futur système devrait permettre de faire face à un tel cas de figure ;
 - Le destinataire prend livraison de la marchandise (art. 30, par. 1 à 5). Faute de réserves formulées par écrit par le destinataire en cas de pertes ou avaries apparentes et dans les 7 jours à dater de la livraison, dimanches et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, le destinataire est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. La plateforme devrait permettre au destinataire de notifier le transporteur dans les 7 jours sous forme de réserves ;
 - Le destinataire, pour recevoir une compensation pour retard de livraison, doit adresser des réserves, par écrit, au transporteur au moyen du système dans les 21 jours à compter du moment où la marchandise a été mise à la disposition du destinataire. La plateforme devrait permettre ce délai de 21 jours au destinataire pour formuler une demande de compensation pour retard à la livraison, avec notification appropriée au transporteur ;
 - Ni la Convention CMR ni le Protocole additionnel eCMR ne prévoient l'existence d'une preuve de livraison pour les destinataires. Mais, grâce à la technologie, il serait possible de mettre au point une fonction en deux étapes : a) la preuve de la livraison et b) la preuve de l'acceptation :
- Preuve de livraison : la technologie pourrait permettre une double vérification du destinataire déjà authentifié. Par exemple, au moment où la lettre de voiture est établie en ligne, le destinataire reçoit un code unique sur son téléphone portable ou à son adresse électronique. Ce code est demandé par le transporteur au moment où la marchandise est livrée au destinataire et inséré dans le système afin de confirmer la livraison de la marchandise. Or c'est également à ce moment que le destinataire obtient le droit de disposer de la marchandise, ce qui permettrait de remplacer la réception du deuxième exemplaire de la lettre de voiture. Cette action déclencherait l'envoi d'une notification à toutes les parties prenantes indiquant que la marchandise est arrivée à destination ;
- Preuve de l'acceptation de la marchandise : l'étape suivante devrait être la preuve de l'acceptation de la livraison. Conformément à la Convention CMR, le destinataire a le droit de vérifier la marchandise et de l'accepter ou non – avec les conséquences qui en découlent – ou même de déclarer un nouveau destinataire. Par conséquent, le destinataire devrait entrer dans le système et accepter la livraison en ligne en clôturant [en mettant à jour ?] la lettre de voiture ou en saisissant des réserves / remarques /

commentaires (et en téléchargeant des photos / vidéos motivant ces réserves). À ce moment, le transporteur aura la possibilité de lire ces commentaires sans pouvoir les supprimer, mais il pourra y répondre si nécessaire ;

- Accès pour **joindre** les documents d'accompagnement lorsque :
 - Des réserves sont formulées lors de la livraison et le destinataire doit télécharger des photos, des vidéos et des documents supplémentaires pour motiver ces réserves ;
- Accès pour **stocker** les données.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	Établir une lettre de voiture électronique contenant les 18 indications et toute autre indication qu'ils souhaitent y voir figurer					✓		(✓)
1a	Choisir le type de transporteur : a) transporteur, b) transporteur successif, c) transitaire, d) sous-traitant							(✓)
1ai	Ajouter des transporteurs successifs dans le même dossier de lettre de voiture électronique							(✓)
1aai	Créer une lettre de voiture électronique supplémentaire pour le même transport/la même marchandise pour les sous-traitants / transitaires							(✓)
1b	Établir plusieurs lettres de voiture électroniques pour une même marchandise, si nécessaire (art. 5, par. 2)							(✓)
1c	Déclarer la nature intermodale du transport – y compris le moyen de transport / l'itinéraire si souhaité – (art. 2, par. 1)							(✓)

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1d	Déclarer un risque particulier, y compris les six cas mentionnés dans la Convention CMR (art. 18)							(✓)
1e	Retard de livraison – la 1 ^{ère} indication est la date. Le système inclut automatiquement la durée (art. 19)			(✓)				(✓)
1f	Perte de la marchandise (art. 20)			(✓)		(✓)		(✓)
1g	Déclarer une marchandise dangereuse (art. 22)							(✓)
1h	Déclarer un supplément de prix (art. 24)							(✓)
1i	Déclarer le montant d'un intérêt spécial à la livraison (art. 26)							
1k	Finaliser l'établissement de la lettre de voiture électronique en ligne					(✓)		(✓)
2	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le transporteur/l'expéditeur est à l'origine de son établissement					(✓)		(✓)
3	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le destinataire veut désigner un nouveau destinataire		✓	✓		✓	✓	✓
4	Disposer de la marchandise pendant l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12)			✓				✓
4a	Disposer de la marchandise pendant le transport (art. 12)			✓				✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
4b	Disposer de la marchandise même lorsque la preuve de la livraison est en cours d'établissement/ ou à la demande du destinataire			✓				✓
4c	Communiquer des instructions au transporteur concernant le droit de disposer de la marchandise (si l'expéditeur le souhaite)							(✓)
5	Formuler des réserves à la réception de la marchandise							(✓)
6	Réceptionner la demande de l'expéditeur concernant la vérification du poids brut de la marchandise et de la quantité et du contenu des colis							(✓)
7	Joindre les documents d'accompagnement / saisir des commentaires							
8	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas exécuter le contrat (art. 14)							(✓)
8a	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas livrer la marchandise (art. 15)							(✓)
8b	Le destinataire a le droit de refuser la marchandise et le transporteur demande des instructions à l'expéditeur lorsque le destinataire refuse la marchandise (art. 15)		✓	✓	✓	✓	✓	

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Établir une lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
9	Droit du transporteur à décharger la marchandise / à la confier à un tiers lorsqu'aucune instruction n'a été reçue (art. 16)							(P)
9a	Droit du transporteur de procéder à la vente de la marchandise (art. 16)							
9b	Perte totale de la marchandise (art. 17) en combinaison avec l'événement 1e							✓
9	Stocker les données / les lettres de voiture électroniques					(✓)		
10	Indemnisation en cas de retard de livraison		✓	✓	✓	✓	✓	✓
11	Preuve de livraison		✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	Preuve de l'acceptation de la marchandise (y compris réserves)		✓	✓	✓	✓	✓	✓

2. Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à lire les données de la lettre de voiture électronique sur demande, à saisir des commentaires et à stocker les données si la loi l'exige

46. Les utilisateurs du second groupe ont uniquement le droit de lire, sur demande, les données d'une lettre de voiture électronique particulière dans l'exercice de leurs fonctions officielles et de saisir des commentaires dans un champ de texte prévu à cet effet dans la lettre de voiture électronique. Il s'agit des autorités publiques, notamment les autorités douanières, la police / les garde-frontières, les tribunaux, les compagnies d'assurance et les banques.

a) Autorités douanières

47. Les autorités douanières sont considérées comme l'une des parties prenantes du futur système eCMR. Pour des raisons différentes selon la région géographique, elles utilisent / vérifient les lettres de voiture CMR.

48. Il convient de noter que les commentaires des douanes peuvent également porter sur des questions liées à la responsabilité des transporteurs (art. 17, par. 4), telles que l'absence ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées, et la nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs, etc. Dans ce sens, il revient aux parties au contrat (c'est-à-dire à l'expéditeur, au transporteur et au destinataire) et aux

autorités douanières de saisir des commentaires lorsqu'elles remarquent un problème concernant le camion ou la marchandise ou tout autre problème de nature opérationnelle.

49. Les autorités douanières devraient bénéficier d'un « accès lecture à la demande » pour les données de la lettre de voiture électronique, ce qui signifie que lorsqu'un camion arrive à leurs frontières ou à leurs bureaux de douane, le douanier devrait pouvoir « lire les données » si nécessaire ou avoir le droit de « saisir des commentaires » à un endroit bien défini de la lettre de voiture électronique, accessible uniquement par les douanes, indépendamment de la solution informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.). Cet espace électronique (champ) sera créé et seules les douanes auront le droit de l'utiliser et d'y saisir des commentaires. Les commentaires ne peuvent pas être supprimés. Les commentaires devraient pouvoir être lus par toutes les parties concernées, y compris les représentants d'autres autorités douanières (énumérées dans l'ordre chronologique).

50. Toutefois, en cas de violation, les autorités douanières devraient avoir le droit de demander le stockage des données et devraient donc pouvoir conserver les données d'une lettre de voiture électronique particulière.

51. En outre, les autorités douanières devraient avoir la possibilité d'ajouter un cachet ou un sceau électronique. Les spécifications devraient tenir compte des besoins des autorités publiques et de leur droit de demander des données.

52. Enfin, certaines autorités douanières apprécieraient de recevoir des « données eCMR anticipées », c'est-à-dire de recevoir ces informations bien avant que les camions n'arrivent à leurs frontières, par exemple au moment où une lettre de voiture électronique est établie et finalisée en ligne. Cette possibilité présente plusieurs avantages, mais aussi plusieurs inconvénients.

53. Avantages potentiels :

- Les autorités douanières qui reçoivent ces données pourraient effectuer une analyse de risque pour le camion et la marchandise qu'il transporte bien avant qu'il n'arrive à leurs frontières, ce qui permettrait d'améliorer le fonctionnement des voies vertes, de réduire les files d'attente aux frontières et d'accroître l'efficacité des opérations frontalières ;
- Pour le secteur du transport routier, cette possibilité entraînerait une réduction du temps d'attente aux frontières, une meilleure gestion du transport et, donc, un meilleur service à la clientèle et le raccourcissement des délais de livraison.

54. Inconvénients potentiels :

- Les solutions informatiques qui permettent d'établir les lettres de voiture électroniques devraient permettre aux utilisateurs de définir l'itinéraire exact qui sera suivi par le transporteur, sachant que, pour diverses raisons, cet itinéraire peut changer en cours de route et que le conducteur peut être amené à modifier les données ;
- Pour que les autorités douanières puissent recevoir ces données à l'avance, elles doivent pouvoir se connecter aux solutions informatiques – or il en existe des centaines – ce qui implique des coûts d'exécution particulièrement élevés ;
- La réception anticipée de données sur la marchandise/ la lettre de voiture électronique peut ne pas être autorisée par toutes les parties contractantes à la Convention CMR / au Protocole additionnel à la Convention CMR. Par conséquent, si cette pratique est applicable et acceptée, elle ne concernera que les parties contractantes autorisées à recevoir de manière anticipée des données sur la marchandise, étant entendu que les autres parties contractantes, pour lesquelles cette pratique n'est pas autorisée, acceptent qu'elle soit appliquée.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour les autorités douanières</i>	<i>Lecture d'une donnée de lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	Contrôler les camions aux frontières / gares intérieures et saisir des commentaires	✓	✓	✓		✓	✓
2	Ajouter un timbre / sceau électronique	✓		✓		✓	✓
3	Signaler une violation	✓	✓		✓	✓	✓
4	(données CMR anticipées)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

b) Police

55. Dans toutes les régions, la police des transports arrête les camions et les contrôle en consultant principalement leurs lettres de voiture. Ces contrôles quotidiens ont également lieu pour d'autres raisons. Sur le territoire européen, ces contrôles ont pour objet de garantir l'application des règlements en matière de cabotage, tandis que dans d'autres régions, ils sont effectués à des fins de sécurité. Cependant, cela signifie que les officiers de police devraient être équipés d'un dispositif ou d'une application mobile capable de lire les données électroniques présentées par le transporteur – éventuellement sous la forme d'un code QR – et de vérifier que les données sont bien les données d'origine auprès de la plateforme qui les a produites.

56. Le cas de la police – y compris les garde-frontières – est assez particulier et pourrait nécessiter une analyse plus détaillée et spécialisée afin de s'assurer que les exigences et les besoins des agents de la police des transports sont pris en compte. D'une manière générale, les problèmes recensés sont les suivants :

- Fourniture de dispositifs mobiles aux agents de police et mise au point d'applications spécialisées afin qu'ils puissent recevoir et lire ces données. Cette décision doit être prise au niveau national ;
- Élaboration de spécifications techniques pour les dispositifs mobiles afin de garantir l'harmonisation et le choix d'une solution internationale ;
- Interconnexion de ces dispositifs /applications avec les différentes solutions informatiques (qui devraient se chiffrer en centaines), ce qui implique beaucoup d'efforts, des coûts élevés et des incertitudes concernant la manière de réaliser ces interconnexions à l'échelle internationale,

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour la police des transports</i>	<i>Lire les données d'une lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	Contrôler les camions sur les routes et saisir des commentaires (dispositifs mobiles)	✓	✓	✓		✓	✓
2	Ajouter un timbre / sceau électronique	✓		✓		✓	✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour la police des transports</i>	<i>Lire les données d'une lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
3	Signaler une violation (dispositifs mobiles)	✓	✓		✓	✓	✓
4	(recevoir des données CMR anticipées ?)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

c) Tribunaux et autres autorités

57. Les tribunaux et autres autorités compétentes sont un autre exemple. Une demande pourrait être adressée directement à l'entreprise qui a produit les données ou – si cela a été convenu – uniquement à l'organisme national qui conserve les données en toute sécurité pendant une période de temps déterminée avant une enquête.

58. Les problèmes relatifs aux tribunaux sont les suivants :

- Les tribunaux ont besoin d'un accès immédiat aux données et il doit leur être garanti que les données communiquées sont les données originales (inaltérabilité des messages) ;
- Aujourd'hui, la durée pendant laquelle les lettres de voiture sur papier devraient être conservées peut varier. Dans l'environnement électronique, il faudrait harmoniser cette durée, probablement une dizaine d'années ;
- Comment faire pour les tribunaux aient un accès immédiat aux données originales ? En adressant une demande aux autorités publiques du lieu où la solution informatique est hébergée ? En s'adressant directement aux responsables de la solution informatique privée ? Il convient de noter que les tribunaux peuvent être situés dans des lieux géographiques complètement différents de ceux où sont hébergées les solutions informatiques. La confiance et la reconnaissance mutuelle du système revêtent ici une importance capitale.

<i>mn</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour les tribunaux et autres autorités</i>	<i>Lire des données de lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker / imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	En cas de procès ou d'enquête, demander les données originales	✓	✓		✓	✓	✓
2	En cas de procès ou d'enquête, demander des données historiques (société de transport routier, etc.)	✓	✓		✓	✓	✓